# DI ALCUNE VIE FERRATE MILITARI

## FRA LA VALLE DEL PO

## E IL MARE MEDITERRANEO.

LETTERA

DEL COLONNELLO GIORGIO POZZOLINI

ALL' ING. SAMUELE MATTEI.

(Estratto dalla *Nazione*, Anno XV, Numero 158.)

FIRENZE.

COI TIPI DEI SUCCESSORI LE MONNIER.

1873.

# DI ALCUNE VIE FERRATE MILITARI

## FRA LA VALLE DEL PO
## E IL MARE MEDITERRANEO.

---

### LETTERA
### DEL COLONNELLO GIORGIO POZZOLINI
### ALL' ING. SAMUELE MATTEI.

---



Vienna, 22 marzo 1873.

Gentilissimo Signore.

Malgrado le mie molte occupazioni mi credo in obbligo di risponder senza ritardo due parole alla sua lettera del 16 corrente; m'invita a ciò e l'importanza dello argomento e la cortese fiducia che ripose in me. La prevengo però che le dirò le mie opinioni quali esse sono, senza preoccuparmi troppo degli interessi, rispettabilissimi del resto, patrocinati dal Comitato di cui Ella fa parte; soldato, cerco di tutelare gl'interessi militari. Entro in argomento. Le comunicazioni ferroviarie fra l'Alta Italia e quella del

Centro si fanno oggi mediante tre linee indipendenti, le due littoranee e la centrale, quest' ultima in breve doppia da Firenze ad Orte. Se queste tre linee indipendenti, anche in tempo di guerra, fossero garantite da ogni grave interruzione, il problema, che mi ha dato a risolvere, potrebbe avere varie soluzioni e tutte press' a poco egualmente buone. Ma, a parer mio, non è così. Se il nostro paese fosse in guerra con una grande potenza marittima, le nostre comunicazioni ferroviarie littoranee correrebbero gravi rischi.

L' attuale Ministro della guerra dimostrò chiaramente alla Camera esser necessario concentrare fin d' ora in pace molti materiali da guerra nell' unico nostro teatro di grandi operazioni militari, la valle del Po, perchè le nostre ferrovie sarebbero insufficienti a trasportare con sufficiente celerità i Corpi d' Esercito completati per la guerra. Indipendentemente dai movimenti di concentramento, ognuno sa che i trasporti alle spalle di un esercito sono sempre grandissimi. Ora cosa accaderebbe mai se due delle nostre tre linee ferroviarie fossero interrotte, forse prima che fosse ultimato il concentramento? È da notarsi di più che queste due ferrovie littoranee sono quelle appunto dove i trasporti sono più celeri, e quindi quanto tempo sarebbe necessario a concentrare il nostro esercito se una interruzione a Viareggio, ed un' altra fra Case

Bruciate e Pesaro, ci riducessero all' unica ferrovia della Porretta? A questo grande difetto insito al nostro sistema ferroviario non si può rimediare radicalmente; è però possibile diminuirne l' importanza. Per questo bisogna raddoppiare, triplicare se si può le comunicazioni della valle dell'Arno con quella del Po, affinchè la circolazione della nostra linea interna non si arresti a Pistoia davanti ad una linea unica con pendenze e curve eccezionali.

Ciò ammesso, esaminiamo addirittura la linea proposta Spezia-Parma. Qual' è la importanza della Spezia per l' esercito di terra; v' è egli, non dico la probabilità, ma la possibilità che intorno ad essa si agglomeri un esercito numeroso o che ad essa si appoggi come base di operazione? Credo che tutti mi risponderanno esser nessuna la importanza, nessuna tale probabilità. Le fortificazioni, di cui a ragione si vuol circondare la Spezia, sono assolutamente difensive.

È chiaro quindi che neanche in tempo di guerra grandi trasporti di truppe o di materiali alla Spezia non saran necessari, ed ai bisogni della marina si potrà provvedere, se pur sarà necessario, facendo percorrere un diverso itinerario ai pochi convogli che dovran trasportarvi marinai e materiali, certo nè da Parma nè dalla Lombardia. La ferrovia Parma-Spezia sarebbe un inutile raddoppiamento della linea della

Porretta, ma il pericolo da me accennato sul principio sarebbe al massimo grado minaccioso. Una flotta nemica dalle acque della Spezia farebbe, senza alcun dubbio, un colpo di mano su Viareggio od in un altro punto del littorale Lucchese ov'è prossima la ferrovia, ed è affare di poche ore sbarcare 100 uomini con qualche carica di dinamite, far saltare qualche ponte o produrre altro guasto. Avverto che questa facilità di distruzione esiste, a parer mio, solo per le ferrovie che sono prossime molto al mare: se lontane solo 8 o 10 chilometri non bastan più nè poche ore, nè pochi uomini; è un'operazione rischiosa nella quale chi sbarca non è sicuro di rimbarcarsi, e ciò è molto. La distruzione della ferrovia presso Viareggio renderebbe inutile per l'esercito di terra la ferrovia Spezia-Parma.

Relativamente al punto di sbocco Parma consideriamo il caso di una invasione che penetri in Italia dal Nord-Est, dal Nord o dall' Ovest. Finchè la invasione si mantiene lontana, la ferrovia Spezia-Parma ha presso a poco le stesse proprietà di altra ferrovia qualunque che raddoppi la Porrettana, rimanendole *esclusivo il pericolo* dell' interruzione littoranea. La superiorità che una ferrovia qualunque, la quale sbocchi fra Parma e Forlì, può avere sull'altra, è minima finchè il nemico è lontano, relativamente alle proprietà importanti che ognuna di esse

avrebbe, quando gli eventi di guerra rendesser possibile al nemico il passaggio del Po.

Se l'invasione venisse dal Nord o dal Nord-Est ed il nemico fosse giunto a Ferrara, i punti di sbocco più utili per la nuova ferrovia sussidiaria a quella della Porretta sarebbero, a parer mio, o Modena o Imola, perchè esse sono più vicine a Bologna e quivi per due ferrovie indipendenti vi giungerebbero gli aiuti, mentre altre due egualmente indipendenti concorrerebbero all'una od altra delle due città. Come conseguenza delle anteriori probabili operazioni Modena sarebbe in questa ipotesi da preferirsi ad Imola; ma Parma sarebbe in condizioni anche inferiori per il lungo giro che dovrebbero fare i convogli militari toccando la Spezia, e perchè le due linee concorrenti a Parma dovrebbero confondersi in una sola per il lungo tratto fino a Bologna.

Se l'invasione venisse dall'Ovest, finchè è arrestata a Piacenza, lo sbocco su Parma ha un leggiero vantaggio sullo sbocco ferroviario su Modena per ragioni analoghe alle precedenti, astrazion fatta però del grande pericolo della interruzione a Viareggio; ma se il nemico supera Piacenza il vantaggio si riduce ad un danno, perchè Parma si perde prima di Modena. In questo caso lo sbocco ferroviario più favorevole sarebbe sopra Imola. Siccome però, a parer mio, Bologna è sul terreno sacro alle ultime battaglie

contro l'invasore da qualunque parte provenga, la perdita di Modena non implica la inutilità della ferrovia Appenninica che vi sbocca: se Modena è perduta la testa della nostra linea di ferrovia è trasportata a Vignola od anche più indietro, ma la parte d'esercito che profitta di questa linea ferroviaria può esser collegata con l'esercito di Bologna. Ciò non accade a Parma: la perdita di quella città inutilizza la ferrovia di passaggio dell'Appennino.

Da quanto precede resulta che, a parer mio, e per le sole considerazioni militari la preferenza spetta allo sbocco sopra Imola; a quello su Modena tocca il secondo posto, ed a Parma l'ultimo, a gran distanza dagli altri due. Non bisogna però dimenticare la condizione essenziale che ha formato sempre la base dei miei ragionamenti, quella cioè di avere una seconda ferrovia che traversi l'Appennino e duplichi il movimento, di cui è capace quella della Porretta.

Sarebbe quindi indispensabile complemento di quella linea la costruzione di Sasso-Prato o Sasso-Calenzano. Con questa e con l'altra Lucca-Modena il sistema ferroviario attraverso l'Appennino raggiungerebbe, a parer mio, un alto grado di perfezione, specialmente visto che la traversata sopra Imola è posta fuori di discussione. Ho ragione di temere però che, malgrado tutto questo, la preferenza sarà data alla linea Spezia-Parma, la meno utile dal punto di vista militare.

Se ciò accade, reputo sarebbe gravissimo errore non costruire contemporaneamente la linea della Garfagnana, che da Lucca per Metra scende ad Aulla; senza di essa, in guerra, sarebbe quasi inutile la prima; essa sola coperta dagli insulti provenienti dal mare dall'imponente catena di monte Altissimo rende perfettamente sicure le comunicazioni della Toscana con Parma. E dal momento che si annette tanta importanza a mantenere le comunicazioni ferroviarie con la Spezia, bisognerà pur sempre costruirla questa linea, la quale rimane certo assicurata anche perduta Parma e rotte le comunicazioni littoranee.

Io poi desidererei vivamente che fosse costruito un brevissimo tronco, il quale un poco a monte di Casalecchio passasse sulla dritta del Reno e rasentando le ultime alture delle colline, passasse fra Bologna e le montagne, evitando quel giro vizioso che fa ora la ferrovia per traversare il fiume sul lungo ponte, con danno del commercio e gravissimo pericolo in caso di guerra. Quand'ebbi l'onore di esser Capo di stato maggiore a Bologna, contribuii col consiglio e con la preghiera a far studiare quel progetto da un distintissimo ingegnere: difficoltà non vi sono. M'auguro che le nuove Compagnie ferroviarie costruiscano questo tronco così breve e così importante nel caso di guerra, anche lontana da Bologna.

Le ho esposto, sig. Ingegnere, quali sono le

mie opinioni sull' argomento. So che per ora non possiamo pretendere che si costruiscano ferrovie dal solo punto di vista militare, e che noi soldati dobbiamo far nostro pro di quelle che sono richieste dalle necessità economiche del paese. Basta però gettare un colpo d'occhio sulla carta delle ferrovie Europee per vedere che il tronco Mantova-Reggio-Lucca o quello che di poco si scosta, Mantova-Modena-Lucca, è l'unico che manchi per congiungere quasi in linea retta Livorno con Berlino per Monaco, Eger e Lipsia; nella prima lezione di geometria mi hanno insegnato che la linea retta è la più corta; mi auguro che almeno chi vi ha interesse si ricordi della prima lezione di geometria.

Colgo l'occasione per rinnuovarle gli atti della mia considerazione

*Suo* G. Pozzolini.